NALEŻNOŚĆ POCZTOWA OPŁACONA RYCZAŁTEM — CENA 30 GR.

WARSZAWA — KRAKÓW — KATOWICE — POZNAŃ — WILNO — LWÓW — ŁÓDŹ

№ 7 — SIERPIEŃ—WRZESIEŃ 1931 R. — ROK III



ORGAN ZW. ZAW. AUTOMOBILISTÓW PRZY ZWIĄZKU ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

ADRESY ODDZIAŁÓW

Zw. Zawodowego Automobilistów

ZARZĄD GŁÓWNY Z. Z. A.

WARSZAWA

ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój 37

Bielsko — okr. sekr. Z. Z. A., Republikańska 4.
Cieszyn — Rudolf Zając, ul. Przykopa 34.
Drohobycz — St. Sandheim, ul. Żyrna 37.
Gniezno — Z. Z. A. Gawroński, Koszarska 3.
Grodno — Z. Z. A., Brygidzka 14.
Kalisz — Z. Z. A., Jędraszek, ul. Polna 11.
Katowice — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Kościuszki 49.
Koło — Z. Z. A., Warszawskie Przedmieście 5.
Kołomyja — Z. Z. A., Karol Szuba, Piłsudskiego 2.
Konin — Br. Lewandowski, ul. Wolna 6.
Kraków — Z. Z. A., Plac Matejki 4,
Królewska Huta — Jan Ćmak, Straż Pożarna, ul. Bytomska.
Lwów — Z. Z. A., ul. Zielona 7.
Łomża — Z. Z. A., ul. Krótka 1.
Łódź — okr. sekr. Z. Z. A., ul. Suwalska 7.
Łuck — Z. Z. A., Tłuchowski, Rada Związ.
Mikołów — Widera Józef, ul. Bytomska 14.
Nowogródek — Z. Z. A., Rynek 13.
Ostrów Pomorski — Z. Z. A., Staszyca 2.
Poznań — okr. sekr. Z. Z. A., Pl. Dąbrowskiego 42.
Radom — Z. Z. A., ul. Malczewskiego 10.
Rybnik — Stalmuch Józef, ul. Młyńska 2.
Sosnowiec — Pietrzak Leon, ul. Kołłątaja 17.
Tarnowskie Góry — Szurma Wiktor, ul. Przemysłowa 4.
Tychy — Matera Paweł, Browary Książęce.
Warszawa — Z. Z. A., ul. Długa 19.
Wilno — Z. Z. Szoferów Ziemi Wileńskiej, ul. Jagiellońska 3.
Wieluń — Z. Z. A., F. Czyż, ul. Niedzielska 6.
Żywiec — Worek Leonard, ul. Batorego 262.

Nr. 7. **SIERPIEŃ—WRZESIEŃ 1931 R.** **Rok III**

AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZW. ZAW. AUTOMOBILISTÓW PRZY ZWIĄZKU ZAW. TRANSPORTOWCÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 37, tel. 325-31.

Po naszym zjeździe.

W niezwykle ciężkiej dla klasy robotniczej sytuacji obradował II Kongres Związku Zawodowego Transportowców.

Straszliwy kryzys, jakiego nie znały dzieje świata, całym swym ciężarem zwala się na barki ludzi pracy, padających ofiarą bezrobocia, brutalnej ofenzywy kapitału na płace i warunki pracy, na ciężko zdobyte swobody robotnicze.

Klasa robotnicza Polski przeżywa kryzys gospodarki kapitalistycznej w niebywale trudnych warunkach: na tle już poprzednio niskiego stanu zarobków i poziomu życiowego, przy zubożeniu wsi i pod rządami systemu, wrogiego interesom robotniczym. Nie ulega jednak wątpliwości, że robotnik transportowy należy przeważnie do parjasów w łonie naszego niezwykle wyzyskiwanego proletarjatu. Nieuregułowany czas pracy, ciągnący się po kilkanaście godzin dziennie, liche najczęściej wynagrodzenie, brak zabezpieczenia na wypadek bezrobocia — a jednocześnie praca bądź odpowiedzialna i wyczerpująca nerwowo jak praca szofera i marynarza, bądź niebezpieczna dla zdrowia i męcząca, jak praca robotnika portowego czy tragarza.

Działalność organizacyjna ruchu zawodowego i walka o poprawę bytu na tym, tak szerokim terenie transportu lądowego, morskiego, rzecznego oraz przeładunku, pomimo niesprzyjających warunków, pomimo nieprzychylnego stanowiska władz i wrogiej akcji rozbijackich i przedajnych grup i związków przeorała jednakże grunt. Związek Zaw. Transp. starał się w granicach swej możności zorganizować i prowadzić do walki marynarzy morskich, żeglugowców wiślanych, żwirników, tragarzy, robotników przeładunkowych, pracown. wagonów sypialnych i t. p. Związek Zaw. Automobilistów wypełnił swój obowiązek w obronie kierowcy samochodowego w jego ciężkiej sytuacji i uciążliwej pracy.

Dziś jesteśmy zjednoczeni. Nasz wspólny Związek Zawodowy Transportowców poprowadzi ogół pracowników transportowych do zwycięskiej walki. Trzeba tylko zakrzątnąć się do pracy. Zjednoczeni zdołamy lepiej i skuteczniej przeprowadzić agitację i pracę organizacyjną. Tam, gdzie istnieje organizacja kierowców, winna postarać się o zorganizowanie robotników innych działów transportu. I odwrotnie — inni robotnicy transportowi czynnie poprzeć winni uświadamianie i organizowanie kierowców.

Wiele zadań stoi przed naszym Związkiem. Musimy wywalczyć rozciągnięcie na transport ustawodawstwa o czasie pracy. Wszyscy transportowcy popierać muszą marynarzy morskich, by zdołali złamać opór armatorów, by marynarz korzystał z lepszych warunków pracy. Musimy raz wreszcie uporać się z zachwaszczonemi stosunkami w żegludze rzecznej, wyrwać uczciwego tragarza z rąk różnych pijawek i mętów, korzystających z jego słabości czy nieuświadomienia. Musimy raz wreszcie wywalczyć kierowcy ludzkie warunki pracy, normalny dzień roboczy i doprowadzić do likwidacji samowolę władz na rzecz sprawiedliwych i ścisłych przepisów. Oto są wskazania naszego Zjazdu i w imię tych naszych zadań wzywamy ogół robotników transportu do poparcia naszych wysiłków, a naszych członków — do wytężonej pracy werbunkowej i organizacyjnej.

Właśnie na tle przesilenia musimy ustokrotnić nasze wysiłki, by nie dać do reszty pognębić robotnika. A razem z całym zorganizowanym światem pracy prowadzić musimy akcję w obronie rzesz bezrobotnych i o zdobycie dla ludu roboczego pełnej swobody i dobrobytu. W tej walce, my transportowcy wraz z kolejarzami, mamy specjalne zadania. Jesteśmy niezwykle odpowiedzialnym odcinkiem frontu robotniczego.

A wraz z $2^1/_2$ milj transportowców świata, zorganizowanymi w naszej potężnej Międzynarodówce, w I. T. F. stanowimy frontowy oddział w walce proletarjatu świata o wolność, pokój i dobrobyt powszechny.

Bezrobocie.

Klęska bezrobocia staje się coraz straszniejszą. Pod koniec sierpnia było 251,6 tys. zarejestrowanych bezrobotnych, z tego tylko 68,7 tys. pobierało zapomogi. Przewidywać można, że liczba ta w zimie niesłychanie wzrośnie. Nawet pisma pół-rządowe mówią, że może być 600-800 tys. bezrobotnych, co razem z rodzinami — będzie miljonową armją.

Wiadomo, że ubezpieczenie od bezrobocia zostało znacznie pogorszone, niedawno skrócono okres zasiłków z 17 do 13 tyg. A przecież większość

szoferów nie korzysta nawet z tej tak niewielkiej pomocy, jako pracujący w zakładach, zatrudniających poniżej 5 pracowników. A do takich należy przecież ogromna większość przedsiębiorstw samochodowych.

Na złożony przez nas memorjał nie otrzymaliśmy odpowiedzi. To też kierowcy, tracący pracę, są pokrzywdzeni nawet w stosunku do innych grup robotniczych.

Dziś mówi się dużo o akcji pomocy dla bezdomnych, o „dożywianiu", tworzy się „Naczelny Komitet do spraw bezrobocia", komitety miejscowe i t. p.

Co się nas tyczy, powiedzieć musimy poprostu: nie starczy filantropja, „zupki" i jałmużna. Każdy pracownik, tracący pracę, jako ofiara kryzysu, musi mieć prawo do utrzymania. Nie powinni przecież ludzie umierać z głodu i chłodu.

I domagamy się skutecznej pomocy dla każdego — bezrobotnego, pomocy, która umożliwi mu wyżycie.

Pozatem Rząd występuje z szeregiem pomysłów, jak np. ograniczenie pracy i obdzielenie częścią jej bezrobotnych. Ale w ten sposób nic się nie osiągnie, a nawet gorzej: dziś pracujący robotnicy będą pół — bezrobotnymi.

Ruch zawodowy domaga się skrócenia czasu pracy, ale bez obniżenia zarobku tygodniowego. Przy tej okazji stwierdzamy, że i w naszym zawodzie, gdyby raz wreszcie czas pracy został uregulowany, dałoby się więcej zatrudnić. Ale cóż? Jedni nie schodzą prawie przez całą dobę z maszyny, a inni — zbijają bruki:

Na autobusach jeden człowiek pracuje po 24 godziny, bez zmian wypoczynkowych — to samo dotyczy szoferów na taksówkach.

Musimy się domagać zmiany tego stanu rzeczy.

Niedola Polskiego automobilizmu.

Sprawa niefortunnego Państw. Funduszu Drogowego zwróciła ogólną uwagę na zagadnienie automobilizmu w naszym kraju. A jednak i przedtem był on anemiczny i nierozwinięty. Uginał się pod ciężarem ogólnej słabości naszego organizmu gospodarczego, cierpiał od niskiego stanu zamożności szerokich warstw ludności, od okropnego stanu dróg, od spekulacji firm samochodowych, które korzystały. jak mogły, wyzyskując nabywcę. W dodatku — już poprzednio wygórowanych opłat. Wszystko to skupiało się na szoferze, bo przecież w dzisiejszym ustroju pracownik jest zawsze kozłem ofiarnym, na którego wyzysku i nędzy pragnie sobie pracodawca odbić i zły bieg interesów i spekulację i wysokie opłaty.

Związek nasz zdawał sobie sprawę, że poprawa bytu szofera jest ściśle zależna od ruchu automobilowego, od jego warunków rozwojowych, a więc od stanu przemysłu, od stanu dróg. To też ostrzegaliśmy, że zbytnie przeciążenie opłatami na Fundusz Drogowy będzie dla automobilizmu ciosem śmiertelnym. Jesteśmy tego zdania, że z jednej strony polityka drogowa jest sprawą całego państwa, że zatem warto na nią przeznaczyć trochę funduszów, np. zaoszczędzonych na wojsku, czy policji. Że, jeśli chodzi o pociągnięciu do świadczeń na rzecz budowy dróg, to przecież nie sam tylko automobilizm, ale liczne koła zainteresowane (np. właściciele większych gruntów) winni ponieść ofiary.

Ukazało się ciekawe obliczenie, ile wynosi obciążenie samochodu opłatami w Polsce, a ile w innych krajach*). Otóż w r. 1929 na samochód przypadało **w Polsce 109 dolarów,** gdy w Ameryce — 35, w Niemczech — 50, w Anglji 99. Jakże się mógł rozwinąć automobilizm już w niemowlęctwie tak skrępowany? Nowe podwyższenie opłat powoduje, że Polska bije rekord: **koło 200 dol. na samochód** (Szwajcarja — 125, Jugosławja — 169).

Inaczej postępowano na Zachodzie i dlatego ruch samochodowy tak się rozwinął. Dziś w państwach, mających specjalny fundusz drogowy, opłaty samochodowe wynoszą zazwyczaj 30% wydatków na drogi. Ale np. w Ameryce w r. 1921 samochody płaciły tylko 10,6% funduszu (razem z opłatami od benzyny) i dopiero w 1927 — 35%. Ciekawie będzie też wiedzieć, że w Anglji 48 tys. taksówek i 49 tys. autobusów płaci 120 milj. zł., a nasze 3,200 przeważnie lichych autobusów ma płacić koło 30 milj. zł. (22 milj. z biletów plus opłaty stałe).

Rezultat? Taki, że Polska ma śmiesznie małą liczbę pojazdów motorowych (na 1 I 1931 — 47.331 razem z motocyklami i t. p.), że ma największą niemal (poza Rosją) liczbę koni (na kilom. drogi). Ale zato bijemy rekord opłat! Tak więc mamy nieomal sami (razem z Czechosłowacją) podatek od biletów autobusowych i to rekordowy ($33^1/_3$% a w Czechosłowacji — 30%) i t. p. I znów wszystko to odbija się na szoferze, który traci zajęcie, a jeśli go jeszcze nie stracił, to — nie wie dnia ani godziny. Ci, zaś, co pracują, — nie zarabiają często nawet połowy tego, co — dawniej, bo przecież ogólny kryzys coraz więcej się sroży. Przytem „sprytni" pracodawcy, już sobie pod pozo-

*) „Przegląd Gospodarczy" zesz. 16 str. 657 i n.

rem obciążeń, odbijają na obniżce płac z nawiązką owo nowe obciążenie.

Te fakty potwierdzają słuszność naszego stanowiska; drobne ulgi i nieznaczne zmiany obowiązujących przepisów nie wystarczą.

Konieczne są posunięcia, odpowiadające zastojowi, panującemu w przemyśle automobilowym, któreby przyniosły im ulgę.

Wpływ przepisów o Funduszu Drogowym da się w pełni odczuć, gdy przyjdzie czas płacenia. Wtedy chyba wszystko stanie, a ofiarą padną rzesze bezrobotnych.

W sprawie przemysłu automobilowego.

Polski przemysł automobilowy nie ma w istocie szczęścia. Co pewien czas pojawia się szumna zapowiedź, że już, już uniezależniamy się od zagranicy, a tymczasem krajowa produkcja, jak dowcipnie się wyrażono, polega na wykonaniu krajowego „tłoka lub wałka na miejsce zagranicznego". („Auto" Nr. 9).

Z naszego punktu widzenia nie walczymy o krajową produkcję ani dla dogodzenia ambicji nacjonalistycznej, że i my chcemy robić automobile, ani ze względu na obronę kraju, jak to czynią niektórzy. Nam chodzi o to, by nasz automobilizm nie był zdany na łaskę i niełaskę kapitalistycznych rekinów, których spekulacja uniemożliwia rozpowszechnienie automobilizmu.

Szeroko pisze się dziś o tem, że Państwowe Zakłady Inżynieryjne zawierają układ z firmą zagraniczną, w myśl którego firma założy nową montownię, a potem ma przejść do budowy polskich samochodów. **„Auto"**, omawiając tę sprawę, powiada (numer wrześniowy): „... to jest może lepiej — niech obcy ryzykują, bo my na ryzyko jesteśmy za ubodzy..." Za pozwoleniem, czy obcy kapitał będzie tak dla naszej przyjemności i korzyści ryzykował i ponosił ofiary?

Ośmielamy się temu nie wierzyć. I nie wierzymy, by udało się Państw. Zakł. Inż. „przez powierzenie firmie obcej sprzedaży samochodów, montowanych w swych warsztatach" pchnąć polską wytwórczość samochodową na nowe tory.

Oczywiście przemysł nie może się rozwinąć, bo rynek jest za słaby, za mało nabywców. Liczba samochodów wszelakiego rodzaju, jak to piszemy w innem miejscu, jest śmiesznie mała. Ale na to jest tylko jedna rada: nowa polityka w komunikacji i transporcie, zniesienie nadmiernych i krępujących obciążeń, a wtedy przewóz potanieje, rozpowszechni się, łatwiej będzie znaleść kierowcy pracę, a przemysłowi — nabywców. Wtedy dopiero będziemy mogli mówić o rozwoju własnego przemysłu automobilowego.

O Sądy Automobilowe.

W początkach 1930 r. czynniki rządowe głosiły z wielką swadą o zaprowadzeniu na terenie całej Polski Sądów Automobilowych. Później nastąpiła cisza i nic nie było słychać.

Obecnie czynniki rządowe podobno noszą się z zamiarem stworzenia nowych instytucji sądowych.

Na pierwszym miejscu podobno zostały wysunięte Sądy Automobilowe. O Sądach automobilowych mówi się od kilku lat — ale tylko mówi. W ubiegłym roku prezesi sądów okręgowych zwracali się do Związku Automobilistów, aby wyraził swą opinję. Obowiązek ten Związek Automobilistów spełnił, z wielką, oczywiście, uciechą. Boć właśnie Związek Automobilistów — między innemi postulatami — domagał się zaprowadzeuia sądów automobilowych, przesyłał władzom uzasadnione memorjały, wskazując na konieczną potrzebę powołania do życia tych instytucyj, wychodząc z założenia, że sądy winne być pod każdym względem niezależne, a wyroki winne być sprawiedliwe. I przy wymiarze sprawiedliwości, względem sądzonego szofera, nie powinny decydować osoby, które nie mają z automobilizmem nic wspólnego i znają go tylko z odległości.

Związek Automobilistów zwracał uwagę czynników miarodajnych na państwa zachodnio-europejskie, gdzie sądy te zostały wprowadzone w życie już od szeregu lat, zdobywając sobie uznanie u automobilistów i wogóle w opinji publicznej.

W ubiegłym roku czynniki rządowe rozpatrując nasze postulaty, w rezultacie na dłuższy czas zaniemówiły i sprawę odłożyły nie wiemy dlaczego — na dalszą metę.

Obecnie gdy sprawa ta jest palącą, władze podobno zwracają się do prawników, z pytaniem— również nie wiemy dlaczego dopiero teraz — co oni myślą o stworzeniu tych sądów i czy sądy automobilowe są sprawą pilną.

Zapatrywania prawników są, rzecz zrozumiała, podzielone. Jedni w zrozumieniu rzeczy stają na stanowisku zgodnem z naszem — że sądy automobilowe są koniecznością niezmiernie pilną, inni znowuż uważają, co jest bardzo ciekawe — że bez tych sądów możemy się obejść.

My jednak z naszej strony zwracamy się do władz tą drogą, aby ze sprawą tą nie zwlekały, tylko słowa w czyn obróciły i możliwie jak najpredzej wprowadziły sądy automobilowe na terenie całego kraju. Sądy automobilowe są o wiele pilniejsze niż sądy doraźne, które wprowadzono w życie z prawdziwie zdumiewającą szybkością. Cieszylibyśmy się, gdyby sądy automobilowe zostały wprowadzone z tem samem tempem.

M. W. M.

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Nowe władze Związku.

Zjazd Z. Z. T. odbył się w Warszawie w dniach 15 — 16 sierpnia r. b. przy ul. Czerwonego Krzyża 20. Wybrane zostały nowe władze połączonego już ze Zw. Zaw. Automobilistów Związku Zawodowego Transportowców. Skład prezydjum Związku jest następujący: Kol. Kol.: Alojzy Adamczyk (Katowice) — prezes, Rudolf Cymerman — I-y wiceprezes i przewodniczący Egzekutywy (Warszawa), Edmund Guziałek — II-i wiceprezes (Gdynia), Stefan Trzeciak — III-i wiceprezes (Warszawa), Stanisław Rongens — sekret. generalny i Stanisław Szymański — skarbnik.

Adres Zarządu Głównego: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20 (pokój 38) tel. 325-31.

Warszawa.

KOMUNIKAT.

Sekretarjat Warszawskiego Oddziału Automobilistów komunikuje wszystkim członkom, że ze względu na okres prolongat praw jazdy uruchomił specjalne biuro załatwiania wszelkich spraw związanych z prolongatą.

Na **miejscu codziennie od godz. 6 do 7 wieczorem przyjmuje lekarz,** który wydaje świadectwa do prolongaty. Wszelkie druczki potrzebne są na miejscu.

Samą prolongatę w Ruchu Kołowym załatwia sekretarz Związku w ciągu jednego dnia.

Opłata za załatwienie prolongaty wraz ze świadectwem lekarskiem wynosi 4.50. Z biura załatwiania prolongat mogą korzystać i szoferzy niestowarzyszeni.

Koledzy zwracajcie uwagę na termin prolongaty, gdyż wszelkie najdrobniejsze nawet opóźnienia pociągają za sobą kary pieniężne.

UWAGA SZOFERZY BEZROBOTNI!

Przy Radzie Związków Zawodowych miasta Warszawy została zorganizowana poradnia lekarska bezpłatna. Wszyscy szoferzy bezrobotni, potrzebujący porady lekarskiej, zgłaszajcie się do Związku Automobilistów Czerwonego Krzyża 20 pok. 38, a sekretarz da Wam skierowanie do odpowiedniego lekarza.

ORGANIZACJA WŁAŚCICIELI POJEDYŃCZYCH WOZÓW.

Zarząd naszego Związku obserwował działalność Związku Właścicieli Dorożek, tak pod względem zawodowym jak i społecznym i doszedł do przekonania, że instytucja ta demoralizuje tą część szoferów, którzy, mając samochód, czują się robotnikami. Dzieje się to dlatego, że skład ludzi w tym Związku i w Zarządzie nie odpowiada wspólnym interesom, bo co ma wspólnego zawodowy szofer z panem, który jest kupcem, policjantem, maglarzem? Szofer samochód traktuje jako warsztat pracy i chce, aby go traktowano, jak robotnika; ci inni przyszli do przemysłu samochodu jako do środka spekulacji i wyzysku, chcieli robić interesy. Dziś właścicielami warszawskich dorożek są szoferzy w 80%. To też Związek przedsiębiorców samochodowych niema racji bytu. Wychodząc z tych założeń Zarząd naszego Związku powołał do życia komisję organizacyjną, która ma za zadanie zorganizować właścicieli, będących szoferami. Odbyło się jedno zebranie, które poleciło zarządowi, by uzyskał tani materjał pędny. Po kilkakrotnych pertraktacjach z różnymi firmami zarząd zawarł umowę z firmą „Drago"; członkowie zarządu robili próby; benzyna dawana przez tą rafinerję wydała o 15% większą wydajność niż inna. Oprócz tego każdy członek Związku ma rabat 7 groszy na litrze benzyny i 12 % na oliwie. Zamierzamy prowadzić specjalną obronę interesów automobilisty — robotnika już nietylko jako szofera, ale jako właściciela samochodu. Wszystko jest zależne od tego jak zrozumieją nasze zamiary warszawscy szoferzy. Poprawa warunków i obrona jest w rękach dziś jeszcze niezorganizowanego ogółu. Wszyscy do organizacji! Niech na najbliższym zebraniu sekcji właścicieli, nikogo nie zbraknie! Sprawność organizacji zależna jest od ogółu członków tej sekcji.

LIKWIDACJA GRUPY SZOFERÓW MIESZCZĄCYCH SIĘ NA WARECKIEJ.

W myśl poleceń Zarządu Głównego o likwidacji rozłamowych Grup i Związków, Wydział Wykonawczy przeprowadził konferencje z grupą szoferów mieszczącą się na Wareckiej i usiłującą utworzyć jeszcze jeden związek szoferów. Rezultatem tej konferencji jest porozumienie, na podstawie którego wszyscy członkowie tej grupy wracają do starego Związku; nowe wybory odbędą się w okresie 6 tygodni.

Na dowód likwidacji istniejącego zatargu tow. Kobryń złożył sztandar naszego Związku, który chwilowo był u niego i pieczęcie. Dziś naszym dążeniem będzie, aby za przykładem tej grupy poszły i inne organizacje, by nareszcie powstał jeden Związek na terenie Warszawy.

SĄD GRODZKI DLA SPRAW SAMOCHODOWYCH.

Kolegjum Administracyjne Sądu Okręgowego w Warszawie postanowiło do rozpoznawania wszystkich spraw, wynikłych na tle wypadków samochodowych, tak cywilnych jak karnych z terytorjum Wielkiej Warszawy (z terytorjum sądu grodzkiego w Warszawie i sądu grodzkiego na Pradze) wyznaczyć od dnia 1 października r. b. oddział II sądu grodzkiego w Warszawie (ul. Trębacka 1).

Katowice.

JAK INSTYTUCJE PAŃSTWOWE PRZYCZYNIAJĄ SIĘ DO OBNIŻKI ZAROBKÓW.

Jeden z szoferów, który znajduje się od dłuższego czasu bez pracy, dowiedziawszy się, że na poczcie w Katowicach jest wolna posada szofera na motocykl, pobiegł do pana kierownika z myślą, że skończyła się jego nędza. Lecz jakże się rozczarował, gdy p. kierownik zaczął czytać warunki pracy i płacy! Żądano, aby się w pracy zachowywał wzorowo był posłusznym swoim przełożonym. A za to otrzyma... 108,— zł. miesięcznie z czego mu potrącono 10,— zł. a po półrocznym dobrem prowadzeniu Dyrekcja Poczt podwyższy tą pensję o 30,— zł. Zasadniczo jednak próba wynosi jeden rok. W czasie próbnym zwolnienie może oczywiście nastąpić bez wypowiedzenia. Bez komentarzy.

B. SEKRETARZ „ŻÓŁTYCH" WYZYSKIWACZEM i NACIĄGACZEM.

Dnia 31 lipca br. odbyła się przed Sądem Pracy w Sosnowcu rozprawa (Cyw. 417/31) kol. Goldmana z oddziału Król.-Huty przeciwko dorobkiewiczowi, p. Wojtasze (b. sekr. Zj. Zaw. Pol. z Król.-Huty,) właścicielowi Kopalni rudy w Żychcicach. Kolega Goldman był zatrudniony na wspomnianej kopalni jako szofer samochodu ciężarowego. Dnia 13 stycznia br. został z pracy zwolniony, rzekomo za kradzież benzyny i oleju. Pan Wojtacha na poczet rzekomej kradzieży zatrzymał zarobek kol. Goldmanowi i groził skierowaniem sprawy — za kradzież do prokuratora. Mimo interwencji ze strony Związku p. Wojtacha zarobionych pieniędzy przez kol. Goldmana nie chciał wypłacić. Sprawy o rzekomą kradzież benzyny za 822,— zł. nie skierował do Sądu, chociaż od zwolnienia i rzekomej kradzieży upłynęło przeszło pół roku. Wobec takiego stanu rzeczy Związek Zawodowy Automobilistów sprawę tą skierował na drogę Sądową. Sprawa 31 lipca br. została rozpatrzona na korzyść kol. Goldmana, któremu Sąd przyznał 460,— zł. żądanie p. Wojtachy w drodze skargi wzajemnej o 822,— zł. Sąd odrzucił. Sprawę tę zastępował kol. Melek sekr. Zw. Zaw. Automobilistów.

SPÓŁKA BRACKA W OGONKU NAGANIACZY KAPITALISTYCZNYCH.

Spółka Bracka zatrudnia — przy lecznicach względnie w kopalniach — kilkunastu szoferów na sanitarkach, służących do przewozu chorych i pokaleczonych do szpitali. Szoferzy ci byli zmuszeni być w dzień i w nocy zawsze gotowi do jazdy. Szofer w Spółce Brackiej nigdy nie otrzymywał czasu wolnego od pracy i pogotowia, zupełnie jak niewolnik.

Gdy Zw. Zaw. Autom. otrzymał od swych członków dane o tych stosunkach zwrócił się pismem do Spółki Brackiej o wyjaśnienie tej sprawy. Spółka Bracka po $2^1/_2$ miesiącach raczyła odpowiedzieć, że w tej sprawie muszą być przeprowadzone dochodzenia i z tego powodu sprawa ta musi ulec zwłoce.

Po upływie pół roku, kiedy sprawa jeszcze nie ruszyła z miejsca, Związek Automobilistów sprawę tę skierował do Inspektoratu Pracy w Król.-Hucie, wskazując na niebezpieczeństwo publiczne i niebezpieczeństwo grożące przewożonym chorym, wobec przemęczenia szoferów, że wogóle postępowanie takie może być powodem i tak już nadmiernej liczby wypadków samochodowych. Odpowiedzialność w myśl obowiązujących ustaw jest składana na barki szofera.

Dnia 12 sierpnia br. inspektor wezwał Spółkę Bracką na konferencję i mimo wykrętów przedstawiciela Spółki, po uzasadnieniu sprawy przez kol. Melka, dał Spółce Brackiej 2 miesiące czasu do uregulowania sprawy a mianowicie na rozłożenie tak pracy, aby każdy szofer miał przynajmniej 12 godz. dziennie wolnych od pracy i pogotowia.

Na skutek powyższej interwencji Spółka Bracka już zmieniła czas pogotowia do 12 godz. dziennie.

Poznań.

POPISY PANA LULKIEWICZA.

Plenarne zebranie naszego oddziału odbyło się w dniu 2. września 1931 r. Zostało zakłócone przez paru adherentów wykluczonego ze Związku Lulkiewicza, który był jawnym agitatorem rozbijaczów naszej organizacji i który celowo szkodził nam w perfidny sposób. Zapewne za sprawą tego szkodnika w prasie chadeckiej pojawiły się różne niedorzeczne komentarze, usiłujące roztrąbić awanturę, spowodowaną przez paru awanturników. Dla naszej organizacji nie będzie stąd żadnej szkody, conajwyżej wszyscy poznają, jakiemi metodami posiłkują się szkodnicy klasowego ruchu zawodowego. Wiemy, że słuszność jest po naszej stronie, Chadeckie Zrzeszenie jest martwym tworem, zależnym od przedsiębiorców, który nie może ujawnić żadnej inicjatywy na rzecz swoich członków, upadnie rychlej czy później.

Wszak cała działalność Zrzeszenia ogranicza się do zbierania składek, a, gdy chodzi o świadczenia dla członków, to umie sprytnie się wyślizgnąć. Takie postępowanie Zrzeszenia musi oczy otworzyć tym, którzy nam jeszcze wiary nie dają. Wogóle w dziedzinie zawodowej nie może ono wy-

kazać się ani jednem przedsięwzięciem, a, jeżeli coś przedsiębierze, to naśladuje naszą organizację. Nie było dla nich rzeczą trudną, skoro Lulkiewicz udzielał im wszelkich informacyj.

Zarząd i tak tolerował przez długi okres szkodliwą działalność Lulkiewicza, który utrzymywał stosunki z obcą organizacją. Mało tego. Rozgłaszał, że w kasie jest nieporządek, jakkolwiek w dniu 2 sierpnia dokonano rewizji kasowej m. in. w obecności Lulkiewicza, który wówczas stwierdził, że wszystko jest w porządku. Tak więc prowadził swą podstępną działalność, jakkolwiek był sekretarzem, którego obowiązkiem było wszelkie wątpliwości czy niedokładności przedstawić najpierw na zebraniu Zarządu. Szkodliwej działalności Lulkiewicza, który siedział na dwóch stołkach, Organizacja tolerować nie mogła. Przecież zamiarem jego było zniszczenie naszej organizacji.

Zebranie w dniu 2 września, po przeprowadzeniu dłuższej dyskusji na temat połączenia Z. Z. A. z Z. Z. T. uchwaliło zamknąć nad tą sprawą dyskusję, w ten sposób ją przesądzając. Uchwalono również przystąpić do Rady Zw. Zaw. i na delegata wybrano kol. Karpińskiego. Wreszcie wypłynęła sprawa wykluczenia Lulkiewicza i jego podstępnej działalności. Przy tej sposobności stwierdzono, że rewizja kasowa wykazała nadmiar pieniędzy w kasie, albowiem skarbnik kol. Kowalski sam wykładał, nie podejmując pieniędzy z Banku.

Nie wiemy, jaka okoliczność skłoniła Lulkiewicza do tej jego obecnej „działalności", przecież sam był dawniej gorącym zwolennikiem zjednoczenia wszystkich robotników transportowych w Z. Z. T. Czyżby nagle zmienił zdanie i ni stąd ni zowąd zapałał nienawiścią do Z. Z. T. i Międzynarodówki Transportowców? Trudno w każdym bądź razie dziwić się, że nie pozwolono Lulkiewiczowi pojechać na Zjazd Warszawski. Cóżby tam robił ten zagorzały dziś wróg ruchu klasowego?

Włocławek.

ODDZIAŁ ZWIĄZKU.

Jak wszędzie w miastach, rozrzuconych po całej Polsce i u nas we Włocławku szoferzy zrozumieli konieczność stworzenia Związku Zawodowego Automobilistów. Chcąc poznać prace i zadania Związku, komisja organizacyjna zaprosiła przedstawiciela Zarządu Głównego. Przed dość licznem zebraniem przedstawiciel Zarządu Głównego zreferował obowiązki Zarządu Oddziału w stosunku do członków, obszernie omawiał dotychczasową działalność Centrali, wezwał wszystkich do wspólnej organizacji, wskazał na zawody, które dobrze zarabiają, co jest rezultatem wysokiego stopnia ich zorganizowania i świadomości. Tylko przez organizacje Zawodowe, szoferzy mogą zdobyć znośne warunki płacy pracy, mogą zdobyć ustawodawstwo, któreby szofera broniło przed samowolą jednostek.

Po referacie odbyła się dyskusja. W dyskusji ustalono składki związkowe 3,50 wpis 3 zł.

Wybrano Zarząd Oddziału w następującym składzie: 1) Wolny Franciszek, Przewodniczący — Włocławek, Plac Wolności 14. 2) Nowakowski Wacław, Sekretarz — Włocławek, Starodębska 7. 3) Kasprzak Bolesław, skarbnik — Włocławek, Kaliska 37. 4) Głowacki Antoni, zast. przewodn. — Włocławek, Chmielna 25. 5) Moszyński Roman, zast. sekretarza — Włocławek, Królewiecka 45. 6) Smolarczyk Jan, zast. skarbnika — Włocławek, Botaniczna 14. 7) Pawlak Franciszek — Włocławek' Aleja Szopena 33. Komisja Rewizyjna: 1) Podczarski Leon, Przewodniczący — Włocławek, Rolnicza 8. 2) Olewniczak Bolesław — Włocławek, Mazowiecka 9. 3) Moskwa Stanisław — Włocławek Ciasna 23 Siedziba Związku: Włocławek, Kościuszki 6, Klub Robotniczy

Wieluń.

W SPRAWIE SKŁADEK CZŁONKOWSKICH.

Zarząd Oddziału naszego biorąc pod uwagę krytyczne czasy dla organizacyj robotniczych, postanowił wszystkim członkom zaległe ich składki do dnia 1 października b. r. umorzyć, a zacząć ponowną rejestrację członków po 5 zł.

Sądzimy, że Sz. Koledzy zrozumią nasze dążenie i jaknajrychlej zarejestrują się znowu wpłacając po 5 zł. łącznie z jednym miesiącem składki. W najbliższym czasie odbędzie się walne zebranie.

Szofer kopciuszkiem społeczeństwa.

Nasi koledzy ze Lwowa nadsyłają następujące uwagi: Ogół pracowników-kierowców stał się kopciuszkiem całej prasy polskiej. Wszystkie niezapełnione dziury szpaltowe zapełnił ulubiony konik prasy: „szofer" — rozumie się — przedstawiony z jaknajgorszej strony. Jak tylko pan X lub Y napisze bezkrytyczny i bezpodstawny artykuł o kierowcach, mimo, że jest laikiem w sprawie automobilizmu, prasa wydrukuje to jako znamienny głos opinji publicznej. Tacy panowie, nie mając żadnych wiadomości z dziedziny o której piszą, zadowalają poprostu swą manję grafomaństwa. Za pośrednictwem prasy, urobili kierowcom opinję urodzonych sadystów, odsądzili ich od człowieczeństwa, robiąc z nas coś nakształt korsarzy XX wieku. Panowie ci dla zadowolenia ambicji, że mogą też zabierać głos w poważnych „sprawach społecznych", wyrządzają krzywdę ogółowi pracowników, stwarzając konika, którego w owczym pędzie wszyscy bezkarnie już dosiadają, ujeżdżając jak kto chce! Każdy, kto umie pisać, uważa sobie za obowiązek napisać coś o szoferach — to weszło w modę! Kierowca ma spracowaną rękę, nie ima się pióra, przemilczał dotąd napaście i do czego to doprowadziło? — Do wyrzucenia go poza nawias obywatelstwa. Zapytujemy tych wszystkich panów, którzy tyle i tak „mądrze" pisali o kierowcach i automobiliźmie, coby powiedzieli na to, gdyby np. kierowca pozwolił sobie pisać artykuły o medycynie lub sztukach pięknych? — Wyśmieliby go. Zupełnie słusznie! Będzie to stek bzdurstw, jeżeli dany kierowca nie ma o tem pojęcia. Jakże więc wygląda pan, nawet z tytułem, który pisze o automobiliźmie jak ślepy o kolorach? Nie chodzi o to, że kierowca stał się dziś wybitną postacią: pism humorystycznych, feljetonów i wszelkich druków — ale chodzi o spotwarzenie całego odłamu ludzi, stwarzanie im ciężkiej sytuacji wśród społeczeństwa, a nawet poderwanie egzystencji. Zgadzamy się z tem, że są w naszym zawodzie jednostki, które są zakałą — Gdzież ich niema? Czy można winić ogół pracowników - kierowców za paru wyrzutków? Bo jeżeli wśród ogółu np. urzędników trafiają się defraudanci i łapownicy nikt nie ma śmiałości źle się wyrazić o stanie urzędniczym. Każdy zdaje sobie sprawę, że żaden ludzki twór nie jest doskonały, tembardziej rzecz taka jak automobil. W momencie pewnych defektów jest trudny, a czasem wręcz niemożliwy do opanowania. W konsekwencji wszelką wadę konstrukcji i zepsucia ponosi — kierowca. Zawód ten, który wymaga wytężonej, skoordynowanej pracy fizycznej i umysłowej jest dzisiaj traktowany jak białe niewolnictwo. Kierowca na posadzie prywatnej, musi być do dyspozycji swego pracodawcy każdej chwili dnia i nocy bezwzględu na największe święta, natomiast kierowca taksówek pracuje na dobę dosłownie 24 godzin. Nie wolno mu być zmęczonym, nie wolno mu spać, każdej chwili musi być przytomnym i posiadać szybką orjentację. W ciągu 24 godzin musi się utrzymać w swej sprawności umysłowej i fizycznej, mimo przebytych nieraz setek kilometrów! Oprócz tego kierowcy są odpowiedzialni za niewyszkoloną publiczność, która bagatelizuje sobie przepisy ruchu, za dzieci, które bez dozoru biegają po jezdni czepiając się pojazdów. Kierowcy za drobne nawet przekroczenia przepisów są karani odebraniem prawa jazdy to znaczy pozbawieniem egzystencji wraz z rodziną, co w dzisiejszych czasach równa się głodowej śmierci — za nieuwagę przechodnia lub przestarzały, psujący się samochód, który w nagłym wypadku zawodzi. Następnie karani są więzieniem bezapelacyjnie, bo sędziowie i publiczność jest uprzedzona i zwrócona przeciwko nam, dzięki epidemji prasowych artykułów! Obecnie powódź tych artykułów doszła do katastrofalnych rozmiarów, grożąc nam moralnym zalewem i w rozpaczy, choć późno, chwytamy zn pióro, by rzecz tą przedstawić we właściwym świetle i opartą na właściwych podstawach. Każda sprawa ma dwie strony zainteresowane — dotychczas druga strona interesowana pisała i wykazywała, wszystko co możliwe a co gorsza przesadzała do niemożliwości. Myśmy milczeli. Obecnie pragniemy w imię prawdy i obronie naszego zawodu sprawę tą oświetlić z naszej strony. Może wreszcie społeczeństwo zda sobie sprawę, że nieszczęśliwe wypadki należą do najgorszych nieszczęść zawodu kierowcy, w których on sam jest równocześnie wystawiony na niebezpieczeństwo, więc odpada podejrzenie żeby to robił rozmyślnie. Nikt lekkomyślnie nie będzie narażał się na utratę raz na zawsze możności zarobkowania lub co gorsza więzienie. Wiemy, że malkontenci uśmiechną się tutaj myśląc w duchu: „a szybka jazda? — o tem nic nie

wspominają! Owszem! Znamiennym jest właśnie to, że ci sami ludzie, którzy piszą o kierowcach i ci którzy czytając kiwają głowami, są sami tego przyczyną! Znamy konkretne wypadki, że ci panowie, siadając do taksówki poprostu zniewalają kierowcę słowami: „prędzej! na to wziąłem taksówkę, żeby zdążyć na czas, szybciej do stu djabłów!!!". Kierowca goniony przez niego, chcąc go zadowolić, zwiększa szybkość i jeżeli spowoduje wypadek, ten sam pasażer, jutro napisze do dziennika artykuł: „O HARCACH SZOFERSKICH!" (?) Kto się spieszył? — Oczywiście szofer! Źle się panowie bawicie, nie zastanawiając się nad skutkami tego szczucia społeczeństwa na bezbronne w tym wypadku jednostki. Na naszą obronę możemy przytoczyć zdanie najwybitniejszych fachowców automobilowych zagranicznych, że kierowcy polscy przy niewyszkolonym zupełnie przechodniu w Polsce należą do najlepszej klasy kierowców w świecie.

U ZAGRANICZNYCH KOLEGÓW.

Z walk kierowców we Francji.

Francuscy szoferzy w mieście Rennes, po trzydniowym strajku, zawarli z właścicielami taksówek umowę, na zasadzie której: 1) czas pracy wynosi zazwyczaj 10 godz. przy stałej płacy 15 fr. 2) szofer otrzymuje dodatek 5% w zależności od zarobku według taksy km.; 1 fr. dopłaca się przy zarobku 7 fr., 2 — za godzinę, gdy zarobek wynosi 15 fr., tyleż od 13 fr. przy kursie dziennym, 4 fr. wieczorem do 12 w nocy przy zarobku 19 fr., 10 fr. za jazdę nocną przy zarobku 22 fr. 3) za godziny nadliczbowe dopłaca się po 0,50 fr. za pierwsze dwie po 1 fr. za dalsze aż do północy i po 3 fr. — do północy.

Odpowiedzialność za wypadki we Francji.

Komisja ubezp. i opieki społecznej we Francji zajmuje się rządowym projektem ustawy o odszkodowaniu za wypadki samochodowe. Powstać ma specjalny fundusz gwarancyjny, na który składać się mają głównie dodatki do podatków samochodowych (do 2% rocznie). Z funduszu tego otrzymywać mają ofiary wypadków odszkodowanie. Szofer, będący sprawcą wypadku, może być skazany na zapłacenie na rzecz tego funduszu 2000 fr. (250 przy motocyklach) lub 4000 (500 przy motocyklach), gdy ze strony jego zachodzi ciężkie zawinienie. O wypadku notuje się w dowodzie prawa jazdy. Po czterech takich notach odbiera się prawo. Szofer, który przez 5 lat od wystawienia prawa nie ma noty, otrzymuje wyróżnienie od Ministra Robót Publicznych. Wbrew zdaniu naszej bratniej organizacji francuskiej, nie wprowadzono odpowiedzialności właściciela samochodu.

Jubileusz berlińskich kolegów.

Gdy na początku tego wieku zaczął się rozwój automobilizmu w Niemczech, zjawili się szoferzy, jako oddzielna grupa w klasie robotniczej. W Berlinie przed laty 25 grupka dwudziestu szoferów z dorożek samochodowych, zorganizowanych w Związku Transportowców, utworzyła sekcję szoferską. Wkrótce dołączyła się do Sekcji powstała w r. 1905 organizacja szoferska i Sekcja z każdym niemal dniem zyskiwała nowy nabytek. W tymże roku przystąpił do Zw. Transportowców, liczący ponad 3 tys. członków Związek Dorożkarzy. Potem stopniowo przyłączali się do sekcji szoferskiej szoferzy osobowych aut prywatnych i ciężarowych. Dziś t. zw. Sekcja 9 Związku Ogólnego (obejmującego użyteczność publiczną i transport) liczy ponad 10 tys. szoferów. Ale drugie tyle jest bezrobotnych, a różne rozłamowe organizacje („ojczyźniane", faszystowskie, „rewolucyjne") usiłując na tem żerować. Jednak pień ruchu kierowców jest zdrowy i nie ulega rozbijackiej akcji.

Mandaty karne w Berlinie.

W ciągu ostatnich 6 lat od początku 1925 do końca 1930 liczba mandatów karnych przeciw kierowcom wyniosła 249,655. Pomimo zwiększenia się ruchu automobilowego, liczba przekroczeń zmniejszyła się w latach ostatnich. Najwięcej jest przekroczeń szybkości jazdy (20,3%), potem idą mandaty karne za niedozwolone wyprzedzanie (16,2%). We wielu wypadkach naznaczono kary za niewłaściwe oświetlenie i t. p. $^1/_5$ wszystkich przekroczeń przypada na niewłaściwy postój, przeładowanie wozów i t. p.

Z AUTOMOBILIZMU.

Czego nam brak by budować drogi?

Na innem miejscu piszemy o aktualnych problemach polityki drogowej. Nie od rzeczy będzie przytoczyć głos jednego z pism burżuazyjnych, które pisało, co następuje: „Przemysł, który pracuje w związku z budową i konserwacją dróg jest w Polsce dostatecznie rozbudowany. Kamieniołomów uruchomiono w 1928 roku tyle, że po spadnięciu zapotrzebowania w r. 1930 większość zbankrutowała. Przemysł cementowy wyzyskuje obecnie tylko część swej zdolności wytwórczej. Drogą przystosowania istniejących cegielni do produkcji klinkru można otrzymać znaczne ilości tego materjału. Fabryk produkujących walce jest nadmiar, a wszelkie inne narzędzia albo produkujemy, albo z łatwością produkować możemy".

Dodajmy, że mamy ogromną armję bezrobotnych, a na robotach publicznych tylko nieznaczne grupy bezrobotnych są w kraju zatrudnione. Kredyty na takie prace znaleść się powinny, bo przecież chodzi zarówno o rozwój komunikacji, jak i o walkę z bezrobociem. Teraz woła się o ułożenie planu gospodarki drogowej przynajmniej na okres 5-cio letni. Ciekawe, że panowie kapitaliści, którzy zawsze kazali nam wierzyć w mądrość „wolnej konkurencji" i „swobodnej inicjatywy przedsiębiorców" teraz mówią o jakiejś „drogowej pjatiletce". Ruch robotniczy już od dawna stwierdził, że tylko wtedy odrodzi się Polska i wejdzie na nowe drogi, gdy całe życie gospodarcze będzie uporządkowane i będzie szło według planu. Ale wcześniej trzeba odsunąć panów kapitalistów od władzy i wpływu. Wtedy będziemy mieli dobre drogi, wielki ruch automobilowy i wszyscy znajdą pracę.

Ile jest samochodów w różnych krajach?

Według obliczenia amerykańskiego Ministerjum Handlu liczba autobusów na świecie wynosi **35,8 miljonów wozów,** w czem 29,9 milj. osobowych, 5,5 milj. ciężarowych i 341.000 autobusów. W samych

tylko Stanach Zjednoczonych jest 26,7 milj. wozów, potem idzie Francja z 1,5 milj., Anglja z 1,3 milj., Kanada z 1,2 milj., Niemcy z 1 miljonem. W Polsce, dodajmy, 1. I 1931 r. było 47,331 wozów motorowych, w czem 27,027 samochodów osobowych, 4,293 autobusów, 7,440 samochodów ciężarowych, 7,940 motocyklów i 631 innych.

Autobusy wypierają tramwaje.

Komunikacja autobusowa w Paryżu rozwija się w błyskawicznem tempie, tak, że za kilka lat tramwaj będzie należeć w śródmieściu do rzadkości. Z końcem września w centrum miasta zniesionych zostanie 20 linij tramwajowych, które zastąpią autobusy. Dodajmy przykładowo, że niemieckie miasto Wiesbaden w r. 1929 przeszło całkowicie do komunikacji autobusowej, co dało świetne rezultaty. Komunikacja ta okazała się wygodniejsza, szybszą i wyższą ekonomicznie od skasowanej tramwajowej.

Nowości techniczne.

Nowy materjał pędny.

W Niemczech prasa fachowa podaje, że próby poruszania motorów benzynowych zgęszczonym metanem doprowadziły do dobrych rezultatów. Nowy materjał pędny jest tani, trudność polega na przewożeniu gazu w ciężkich flaszkach żelaznych. Za to gaz ten da się zastosować bez jakiejkolwiek zmiany w konstrukcji motoru. Pewna firma niemiecka od roku porusza tym gazem samochód ciężarowy $4^1/_2$ ton. Gaz jest sprężony do 150 atmosfer. Wyliczono, że przy szybkości 20 km. na godzinę 0,85 metrów sześć. metanu zastępuje litr benzolu. Metan jest bardzo łatwo wybuchliwy, powoduje też częste wybuchy w kopalniach. Zresztą próby zastosowania metanu były już czynione w Niemczech, w czasie wojny wobec niedostatecznego zapasu benzyny.

Rozwój automobilizmu elektrycznego.

Udoskonalenie bateryj, zastosowanych do samochodów elektrycznych, doprowadziło do tego, że automobile tego rodzaju zaczynają znajdować zastosowanie. Ostatnio udało się zapewnić baterjom długotrwałość oraz wprowadzić specjalną izolację, zabezpieczającą przed krótkiem spięciem. Dziś coraz więcej mówi się, że automobile elektryczne mają, jeśli nie pod względem ceny, to pod względem bezpieczeństwa i techniki, przewagę nad benzynowemi. W Niemczech liczba takich automobilów wynosi około 11.000.

Konkurencja samochodów z koleją w Niemczech.

W Niemczech zamierzają wydać w formie dekretu ustawę, regulującą sprawę konkurencji między samochodami a kolejami. Najważniejszą sprawą ma być nadanie Ministerjum Komunikacji prawa ustanawiania jednolitych taryf za przewóz towarów w całym państwie. Niemieccy kierowcy są bardzo zainteresowani zarówno w sprawie uregulowania taryf przewozowych, jak i koncesyj, udzielanych przedsiębiorcom.

Międzynarodowe drogi automobilowe.

W poszukiwaniu sposobów złagodzenia straszliwego kryzysu gospodarczego zajęto się również sprawą przeprowadzenia wielkich międzynarodowych robót publicznych. Tak więc dyrektor Międzynarodowego Biura Pracy, Albert Thomas wystąpił z szeregiem projektów, jak wielkie drogi automobilowe i wodne, wprowadzenie automatycznego łączenia wagonów. Obliczył, że w ten sposób uda się zatrudnić 100 tysięcy robotników przez 5 lat. A więc z jednej strony przeprowadzonoby prace korzystne dla rozwoju komunikacji i transportu z drugiej — zatrudnionoby znaczną liczbę bezrobotnych.

Między innemi proponuje się następujące drogi automobilowe: Paryż — Wiedeń — Ateny; Paryż — Berlin — Warszawa — Moskwa; droga przez Alpy, od morza Północnego na Bałkany. W związku z temi planami na początku b. m. odbył się specjalny kongres w Genewie.

Zobaczymy, co z tego wyjdzie, ale już teraz wyrazimy wątpliwość, czy p.p. kapitaliści zechcą udzielić kredytów na realizację tych planów. Wiemy pozatem, że wszelkie próby porozumienia gospodarczego narodów rozbijają się o tępy opór grup kapitalistycznych. W każdym bądź razie masy pracujące wszystkich krajów winny o tej sprawie przypominać, choćby tylko poto, by wytknąć kapitalistom ich nieudolność i ciasnotę.

Niebezpieczne zajęcie.

W Ameryce istnieją dobrze płatne posady, na które jednak niema amatorów. Mianowicie, w Pensylwanji, Oklahoma i Texas, w okręgach naftowych poszukiwani są szoferzy do prowadzenia samochodów z ładunkiem nitrogliceryny, wybuchającej niesłychanie łatwo i z ogromną siłą. Szofer taki otrzymuje dolara za kilometr przejechanej drogi i z łatwością zarabia 25 dolarów dziennie, t. j. 750 dolarów miesięcznie, czyli około 6.750 zł. miesięcznie. Przewóz tego straszliwego środka wybuchowego jest tak niebezpieczny, że mało jest amatorów na tak świetne płatne posady. Nitrogliceryna ładowana jest tylko w ilości 3 tonn na każdy wóz w gumowych zbiornikach, które osłabiają wstrząsy jazdy. Jednak prowadzenie ładunku jest tak wyczerpujące nerwowo, że mimo bezrobocia, brak jest kandydatów na szoferów, a ci, którzy przy tem pracują, najdalej po dwu miesiącach opuszczają zajęcie, jeżeli wcześniej nie zostali rozszarpani przez eksplozję, która zdarza się w czasie przewozu bardzo często.

PRODUKCJA SAMOCHODÓW W AMERYCE.

Produkcja aut osobowych i ciężarowych, ulegnie w St. Zjednoczonych w r. bieżącym dalszemu poważnemu skurczeniu. W roku 1929 wyprodukowano w St. Zjednoczonych i Kanadzie 5,6 milj. wozów, w roku 1930 wszystkiego 3,3 milj. W ciągu 8 miesięcy r. b. 2,059 milj. tak, że zmniejszenie produkcji w stosunku do roku ubiegłego przewiduje się za cały rok bieżący do ilości 900,000 wozów. Z dwóch rywalizujących ze sobą przedsiębiorstw General Motors i Ford, pierwsza firma mniej ucierpiała.

Eksport samochodów amerykańskich w ciągu pierwszych 6 miesięcy r. b. zmniejszył się o 47,8 procent w stosunku do roku poprzedniego i wyraża się cyfrą 102,2 milj. dol. czyli o 93 milj., mniejszą niż w r. ubiegłym. Jest to dowodem wielkiego kryzysu w tej gałęzi przemysłu.








CENY OGŁOSZEŃ:
1 strona — zł. 400; 1/2 strony — zł. 200; 1/4 strony — zł. 100; 1/8 strony — zł. 50.
Okładka o 30% droższa. Przy umowach stałych rabaty.

PISMO REDAGUJE KOMITET REDAKCYJNY PRZY ZARZĄDZIE GŁÓWNYM Z. Z. A.
WYDAWCA: **ROMAN APRILL.** REDAKTOR ODPOWIEDZIALNY: **STANISŁAW RONGENS.**

Drukarnia Społeczna, Pl. Grzybowski 3/5, tel. 205-80.